



Christel Karesch, Vorsitzende von Pro Flughafen, und Mathias Jakobi, Area Manager Central Europe der International Air Transportation Association (IATA), beim Forum von Pro Flughafen in Frankfurt am Main

Luftverkehr in Deutschland: Fluch oder Segen?

„Unter diesem provokativen Titel hat Mathias Jakobi für die Gäste des 2016er Forums der Bürgeraktion PRO Flughafen den Luftverkehr einem objektiven Reality-Check unterzogen und ihnen zu den Perspektiven des internationalen Luftverkehrs und des Flughafens Frankfurt den Horizont wahrlich erweitert“, resümierte Christel Karesch, die Vorsitzende von PRO Flughafen, nach dem interessanten Vortrag des kenntnisreichen Experten und einer intensiven Diskussion die gut besuchte Veranstaltung im Fraport Forum am Übergang vom Terminal 1 zum Squire.

Der IATA Area Manager Central Europe führte die Zuhörer mit seinem Vortrag mitten in das Spannungsfeld, in dem sich der Luftverkehr als wichtiges weltweites Bindeglied zwischen Menschen, Unternehmen und Märkten tagtäglich bewegt. So gab es im Jahr 2015 weltweit 3,5 Mrd. Flugreisende, 55 Mio. Tonnen Fracht und 2,5 Mio. Arbeitsplätze im Luftverkehr. Von Deutschland konnte man mit 350 Verbindungen direkt in über 100 Länder fliegen. 40 Prozent der nach Deutschland Reisenden kamen mit dem Flugzeug, bundesweit sind eine Mio. Jobs mit dem Luftverkehr

direkt und indirekt verbunden. Die Branche trägt hierzulande mit 50 Mrd. Euro gut zwei Prozent zum Bruttoinlandsprodukt bei. *Weiter auf Seite 2 ...*

In dieser Ausgabe:

- S. 1 Luftverkehr in Deutschland: Fluch oder Segen?
- S. 2 Editorial
- S. 3 Volker Fasbender
- S. 4 Low Cost landet in FRA
- S. 5 Der große Schmu mit der Fluglärm-Wut / Randstunden und Randgruppen
- S. 6 Petra Roth hat das Bild unserer Stadt verändert
- S. 7 Lufthansa Technik Aero Alzey
- S. 8 Evolution des Fluges
Neue Webseite von PRO FRA

Editorial

Liebe Mitglieder und Freunde!



Wenn Sie sich regelmäßig über Themen zur Luftverkehrswirtschaft informieren, dann wissen Sie, dass der weltweite Luftverkehr mit derzeit 6,3 % ein

erhebliches Wachstum aufweist. Diese 6,3 % sind der weltweite Durchschnitt - mit einem derzeitigen Wachstum von nur 1,4 % liegt Deutschland aber am Ende dieser Tabelle!

Betrachtet man die Zuwachsraten der Flughäfen, die ein Wachstum von 3,4 % aufweisen, so liegt diese weit hinter den Wachstumsraten vieler europäischer Länder (Niederlande 8,8 %, Luxemburg 11,8 %, UK 6,2 %). Überraschend ist, dass dieses geringe Wachstum überwiegend aus einer um 14,3 % deutlich gestiegenen Zahl von Starts resultiert, die ausschließlich von europäischen Low-Cost-Carriern erzielt wurden. Die Starts der deutschen Fluggesellschaften haben dagegen um 5,6 % abgenommen.

Wer diese Zahlen und Hintergründe kennt, der sollte sich auch über die Ankündigung von Ryanair freuen haben, zunächst mit zwei Flugzeugen und ab Herbst- und Winterflugplan weiteren Flugzeugen von Frankfurt aus zu starten. Dieser neue Trend wird auch von anderen Low-Cost-Carriern, wie Wizz Air, aufgegriffen, die neue Aktivitäten in Frankfurt starten. Und selbst Eurowings wird im nächsten Jahr vom Frankfurter Flughafen abheben.

Wachsen und den Anschluss an das weltweite Wachstum nicht verpassen, das sollte all jenen ins Konzept passen, denen der Erhalt bzw. neue Arbeitsplätze am Flughafen und die Stärkung der Wirtschaftskraft in der Rhein-Main-Region, deren Motor der Frankfurter Flughafen ist, am Herzen liegt.

Ihre Christel Karesch,
Vorsitzende

Fortsetzung von Seite 1

Für Handel und Produktion werden gut ein Prozent der Waren per Luftfracht von und nach Deutschland transportiert. Das klingt wenig. Ist es aber nicht, denn es entspricht einem Anteil von rund einem Drittel des Warenwerts aller transportierten Güter.

Luftfracht ist kein Massentransportmittel, sie ist wertvollen, sensiblen, seltenen und eiligen Waren vorbehalten.

Jakobi beleuchtete zudem die Bereiche Wirtschaftlichkeit, Wachstumsperspektiven, Umweltverträglichkeit, Flugsicherung, Effizienzsteigerung, Neue Technologien und Klimaschutz. So konnte die Luftverkehrswirtschaft 2012, nach einer über 10-jährigen Durststrecke infolge von 9/11, erstmals wieder Gewinne verzeichnen: \$ 2,50 pro Fluggast! 2014 stieg das Ergebnis dann auf \$ 6,00 pro Fluggast. Und 2016 war nach 2015 erst das zweite Jahr in der gesamten Luftverkehrsgeschichte, in dem die Gewinne größer als die Kapitalkosten waren. Rund \$ 10 pro Passagier blieben 2016 hängen – dafür bekommt man an Bord einer irischen Low Cost Airline ab Sommerflugplan 2017 in FRA einen „Meal Deal“ mit Sandwich, Wasser und Crisps. \$ 10 sind im Luftverkehr nach Jahrzehnten der Kapitalvernichtung schon ein Erfolg.

Regional gesehen, wird das Geld in Nordamerika verdient – ein Ergebnis der dortigen Konsolidierung: Die meisten Airlines wurden durch „Chapter 11“ saniert und können heute ohne Altlasten auf niedrigen Kosten-niveaus operieren.

Deutschland ist vom Passagierwachstum im Luftverkehr vollkommen abgekoppelt. In der Luftfrachtbranche ist diese Entwicklung sogar noch einschneidender. An großen Standorten wie Frankfurt herrscht derzeit

Stagnation oder sogar Rückgang. Gründe hierfür sind falsche politische Weichenstellungen, wie etwa die Einführung der Luftverkehrssteuer oder Nachtflugbeschränkungen, die den internationalen Wettbewerb erheblich verzerrt haben. Die spürbaren Konsequenzen sind jeden Tag in der Presse zu lesen: Air Berlin kämpft mit Rekordschulden ums Überleben, das Unternehmen wird regelrecht filetiert. Lufthansa Cargo baut 15 Prozent ihres Personals ab.

Wichtige Investitionen werden aufgeschoben, z.B. der Neubau des neuen Lufthansa Cargo Centers (LCC Neo). Das ist ein deutlicher Wake-up Call, der auch von der Politik nicht überhört werden kann!

Abschließend erläuterte Jakobi die Climate Resolution der Luftverkehrs-Unternehmen und -Organisationen, die weltweit erste selbstverpflichtende Charta einer gesamten Wirtschaftsbranche, die Ihre ambitionierten Ziele für die Jahre 2010, 2020 und 2050 beim Aviation Environment Summit 2008 formuliert, beschlossen und in ersten Schritten bereits erfüllt hat.

Zentrale Herausforderungen für die langfristige Zielerreichung sind laut Jakobi die Weiterentwicklung und die Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen sowie die Harmonisierung des Europäischen Luftraums zu einem Single European Sky. Auf der Webseite der IATA findet sich dazu auch der Bericht „Economic Benefits of European Airspace Modernization“ der Forschungsgruppe SEO Amsterdam Economics Research vom Februar 2016 über die wirtschaftlichen Vorteile einer Modernisierung des Europäischen Luftraums für Wirtschaft, Passagiere und Umwelt.

Michael Martell

Volker Fasbender: Anwalt für Wirtschaftsstandort und Flughafen

„Ohne Flughafen wären wir alle ärmer.“ Mit diesem Zitat hat eine Tageszeitung den Bericht über die Verabschiedung von Volker Fasbender als Hauptgeschäftsführer des Verbands der Hessischen Unternehmervverbände (VhU) überschrieben. Und das ist eine der typischen Aussagen von Fasbender, der sich immer für die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens eingesetzt hat.

Für ihn ist die Zentralität als Standortfaktor für die Region Frankfurt-Rhein-Main untrennbar mit dem Flughafen verbunden. Der Flughafen Frankfurt habe seine Bedeutung aber nicht nur für die Region oder das Bundesland Hessen, sondern für ganz Deutschland. Ohne den Knotenpunkt im weltweiten Luftverkehr, so seine Überzeugung, wären die starken Wirtschaftsbranchen der Region, wie Finanzplatz, Logistik- und Dienstleistungsstandort weniger wirtschaftlich stark und weniger international.

„Wenn wir mit der Weltwirtschaft mitwachsen wollen, brauchen wir den dauerhaften Ausbau des Flughafens, sonst fallen wir zurück“, ist sein Credo.

Deshalb ist Fasbender auch als andere sich das noch nicht trauten, Mitte der 1990er Jahre für einen weiteren Ausbau des Flughafens jenseits des Zaunes eingetreten, der nach den harten Auseinandersetzungen um den Bau der Startbahn 18 West nach Meinung vieler Landesregierungen die endgültige Begrenzung des Flughafengeländes darstellen sollte. So ist er einer der Väter der Ausbau-Diskussion, die in dem Bau der Landebahn Nord-West und dem inzwischen begonnenen Bau des Terminal 3 mündeten.



„Ohne Flughafen wären wir alle ärmer.“

So erklärte Fasbender auch zum 5. Jahrestag der Eröffnung der Landebahn: „Die neue Landebahn hat Frankfurt seinen Rang als Weltflughafen gesichert. ... Frankfurt gilt wieder als attraktiver Flughafen.

Das stärkt Hessens Wirtschaft. Davon profitieren nicht nur direkt 81.000 Beschäftigte am Flughafen, sondern hunderttausende Bürger in der Rhein-Main-Region. Das hohe Lohn- und Gehaltsniveau und viele Jobs in Industrie und Dienstleistungen in der Metropolregion wären ohne diesen Weltflughafen nicht denkbar.“

Die Entscheidung für den Bau des Terminal 3 war für ihn auch ein konsequenter Schritt, um nach dem Bau der Landebahn die Kapazitätsgrenzen bei der Abfertigung von Passagieren zu überwinden.

Für ihn ging es dabei um den Erhalt der Drehscheibenfunktion und die Schaffung weiterer Arbeitsplätze in der Region. Dabei übersieht Fasbender auch nicht die Belastungen, die mit dem Flugverkehr für die Bewohner der Region verbunden sind. Aber wer in einem prosperierenden Ballungsraum wohnen will, der müsse gewisse Belastungen in Kauf nehmen, auch wenn man sich ständig um die Reduzierung der Lärmemissionen bemühen müsse.

Franz Blum

Aufgespießt:

Im Februar 2017 nutzten über 4 Mio. Fluggäste den Flughafen Frankfurt. Damit wurde der bisherige Februar-Höchstwert aus 2016 um rund 38.500 Passagiere übertroffen (plus 1,0 %). Der positive Trend der letzten drei Monate setzte sich fort. Ohne den Schalltageffekt (29.02.16) hätte das zusätzliche Passagieraufkommen sogar bei plus 4,9 % gelegen. Das Cargo-Aufkommen verbuchte mit 161.765 Tonnen einen weiteren Anstieg von 1,3 %. Die Zahl der Starts und Landungen mit insgesamt 32.706 Bewegungen nahm im gleichen Zeitraum um 4,1 % ab. Der Rückgang liegt im Wesentlichen in dem Schalltageffekt begründet.

Nach einer Presseinformation der Fraport AG vom 10. März 2017

Low Cost landet in FRA



Ryanair-Chef Michael O'Leary bei der Pressekonferenz am 28. Februar 2017 im Squire am Flughafen Frankfurt. (Foto: Martell)

Mit dem üblichen großen Spektakel kündigte Ryanair vor einigen Monaten die Absicht an, ab dem Sommerflugplan 2017 zwei Flugzeuge in Frankfurt zu stationieren. Mit diesen Maschinen sollen dann vier Ziele in Spanien und Portugal angeflogen werden, also 4 Starts und Landungen pro Tag.

Im Februar meldete Wizzair aus Ungarn eine tägliche Rotation nach Sofia an, im Winter soll noch Budapest hinzu kommen.

Unter diesen Voraussetzungen sah sich dann auch die Lufthansa genötigt, ihren LCC-Ableger Eurowings in den Frankfurter Ring zu schicken. Ausgelöst wurde dieser „Boom“ durch eine kleine Änderung in der Gebührenordnung, also mit kleinen finanziellen Incentives. Zeit also sich mal mit den Begriffen „Low Cost“ und „Billigflieger“ zu befassen. Zumal sich Fraport ganz aktuell Gedanken darüber macht, wie der zu erwartende Passagierstrom im Low Cost-Segment zu bewältigen ist.

Low Cost ist ja eigentlich nichts Neues. In den 50er Jahren, als wir Deutschen wieder fliegen durften, entstanden neben der Lufthansa auch LTU und Condor. Beide waren die Pioniere für preiswertes Fliegen in Deutschland und Sir Freddie Laker wird als Erfinder dieses Segments überhaupt genannt. In den 70er Jahren startete Southwest in Texas und machte alles anders und einfacher als die anderen Airlines. Dieses Geschäftsmodell diente dann in den 90er Jahren als Grundlage für Ryanair, die damit das von Southwest entwickelte System Low Cost nach Europa holte und bei der Umsetzung noch viel konsequenter war und bis heute so ist. Man beschränkte sich auf das Wesentliche, den Flug von A nach B. Ohne „frills“, also ohne Mätzchen. So gibt es zum Beispiel keine Umsteiger und kein durchgechecktes Gepäck. Wer weiterfliegen will, muss neu einchecken.

Alles, was bislang in den regulären Ticketpreisen enthalten

war, kostet bei Low Cost extra. Angefangen beim Gepäck über den reservierten Sitz bis zur Verpflegung unterwegs. Fracht wird auch nicht mitgenommen, weil es die Umkehrzeiten verlängern würde. Die Besatzungen übernachteten nicht irgendwo in Europa sondern sind jeden Abend wieder auf der Basis. Nicht immer ist alles, was angesagt wird, auch ernsthaft gemeint, die Toilettengebühr wird es wohl nicht geben. Allerdings nicht, weil man Mitleid hätte, sondern weil es zu teuer wäre, die Münzautomaten zu warten und zu leeren. Alles ist eben völlig durchdacht. Außerdem bekommt man mit solchen Spielchen immer wieder kostenlose Werbung.

Der Chef Michael O'Leary ist nun mal ein PR-Genie. Am letzten Tag im Februar hielt er mal wieder Hof, diesmal in Frankfurt, wo aktuell der Kampf gegen die Lufthansa aufgenommen wird. Nun wissen wir, dass den ersten zwei Maschinen zum Winter 2017 fünf weitere folgen werden und dass die Zahl der Ziele auf insgesamt 24 steigen wird.

Der Damm ist gebrochen, nach Ryanair und Wizzair werden andere Low Cost-Airlines folgen. Vor allem wird die Lufthansa mit ihrer Tochter Eurowings antreten, aber auch in ihren Maschinen auf den direkten Konkurrenzstrecken mithalten.

Für die Verbraucher ist das gut. Letztendlich werden beide Systeme nebeneinander ihr Klientel bedienen, die Netzwerk-Carrier ebenso wie diejenigen, die mit niedrigen Kosten und auch nicht immer niedrigen Tarifen ihr Geld verdienen.

Kurt J. Fink

„Der große Schmu mit der Fluglärm-Wut“

Anwohner-Beschwerden in Hamburg

Unter der Überschrift „Der große Schmu mit der Fluglärm-Wut. 86.120 Beschwerden von 751 Bürgern“ berichtete Markus Arndt von BILD Hamburg Mitte Januar 2017:

„Ganz wenige machen ganz viel Lärm um Fluglärm – das ist jetzt amtlich! Denn: Die 86.120 Beschwerden, die 2016 eingegangen sind, stammen von gerade mal 751 Personen. Das heißt: Jede von ihnen hat im Durchschnitt 114 Beschwerden an die Umweltbehörde gerichtet.

Senator Jens Kerstan (50, Grüne) hatte bereits im Sommer den Verdacht geäußert, dass die Zahl der Beschwerdeführer womöglich sehr klein sei. Er ordnete deshalb an, nicht mehr

nur die Zahl der Beschwerden, sondern auch zu zählen, wer sich beschwere.

Über erste Ergebnisse hatte BILD berichtet. Schon da war klar: Völlig absurd ist es bei Beschwerden aus dem Umland. Aus Ahrensburg (30.000 Einwohner) kamen exakt 19.250 Beschwerden – von gerade mal zehn Personen.

Jede von ihnen hätte sich danach 1.925 Mal im Jahr beschwert – mehr als fünf Mal am Tag. Es besteht der Verdacht, dass dahinter ein spezielles Computer-Programm steckt. Einer der Ahrensburger Hauptbeschwerdeführer ist Rene Schwarz, der hat allein im Juni 3.933 Beschwerden eingereicht hat. Er habe sie bei Betroffenen

gesammelt. Sein Credo: „Die Mehrheit der Hamburger ist asozial gegenüber Fluglärmopfern. Sie frönen nur ihrer Leidenschaft für Billig-Flieger.

Die absolut meisten Beschwerden kamen übrigens aus dem Dorf Elmenhorst im Kreis Stormarn. Dort leben 2.500 Menschen, aber es gab 28.237 Beschwerden, von 99 Personen – 285 pro Nase.

In den Hamburger Stadtteilen Niendorf, Nienstedten, Rissen, Sülldorf und Langenhorn waren es ebenfalls recht wenige Beschwerdeführer – zwischen 20 und 26.“

Quelle: BILD Hamburg, 12. Januar 2017

Randstunden und Randgruppen



Foto: Andreas Brynecki

Nun wollen also die Flughafengegner auch noch bestimmen, wer in den Randstunden überhaupt fliegen darf. Wir erinnern uns: Der hessische Wirtschaftsminister hat einen Plan ausarbeiten lassen, nach dem morgens von 5.00 bis 6.00 Uhr und von 22.00 bis 23.00 Uhr bestimmte Start- und Landebahnen nicht benutzt werden. Das funktioniert wohl auch ganz gut, weil es freiwillig und unverbindlich ist und bei widrigen Umständen, wie z.B. Wetter, aus praktischen und auch rechtlichen Gründen nicht gilt. Auf einmal liest man plötzlich in der Presse, dass diese Zeiten als „Ruhestunden“ reklamiert wer-

den und die Notwendigkeit gewisser Flüge angezweifelt wird. Nun leben wir zum Glück noch in einer Rechtsordnung die gewisse unternehmerische Freiheiten, wenn auch mit Einschränkungen, zulässt. Diese Einschränkungen bestehen in Frankfurt in Form eines recht rigorosen Nachtflugverbots, das, wie man aktuell sieht, der Entwicklung von FRA nicht gerade förderlich ist.

Wenn nun aber Aktivisten, die gegen alles und für nichts sind, anfangen, die Flugbewegungen in den Randstunden nach deren selbst erfundenen Kriterien als „besonders böse“ und als „lassen wir gerade noch gelten“ aufdröseln, dann wird eine Schwelle überschritten, die nicht mehr akzeptabel und in einer freien Gesellschaft auch nicht zumutbar ist. Da werden Frachtflüge mit der egoistischen Bemerkung angezweifelt, ob die englische ...

Weiter auf Seite 7

Aufgespießt:

Flexibler Umgang mit Fluglärm

Wie beurteilen Sie, dass ein großer Teil des Stadtgebiets heute nicht mehr mit Wohnungen bebaut werden darf wegen des Fluglärms?

Speer: Ich glaube, dass wir da in der Zukunft flexibler werden müssen. Der Flughafen gehört zu Frankfurt.

Also müssen wir die Standards für den Lärmschutz verändern?

Speer: Aber sicher. Und die Flugzeuge werden leiser. Das Nachtflugverbot funktioniert und ist auch prima. Je älter ich werde, desto skeptischer werde ich gegenüber dem Absolutismus von Regeln.

Städteplaner und Architekt Albert Speer in der Frankfurter Rundschau vom 27. Feb. 2017 auf Fragen von Claus-Jürgen Göpfert und Christian Thomas

„Petra Roth hat das Bild unserer Stadt verändert“

„Die Junge Union hat vorgeschlagen, Petra Roth zur Ehrenbürgerin zu ernennen. Fluglärmgegner wollen das verhindern. Die frühere Oberbürgermeisterin habe der Stadt geschadet, argumentieren sie. CDU-Fraktionschef Michael zu Löwenstein widerspricht. Petra Roth sei eine unwürdige Ehrenbürgerin, weil während ihrer Amtszeit die Nordwestlandebahn gebaut wurde. Und weil sie als Oberbürgermeisterin nur das gemacht hat, wofür man sie bezahlt hat. Das schreiben und sagen uns Fluglärmaktivisten.

Manche sind mit unserer Politik zum Ausbau des Flughafens nicht einverstanden, damit müssen wir leben und darüber an anderer Stelle diskutieren. Mit dieser Flughafenpolitik nicht einverstanden sind auch andere, die Grünen allemal und so irgendwie auch die SPD, jedenfalls soweit es keine Folgen hat (wo sie Verantwortung hat oder haben wollte, im Landtag, war sie im Wesentlichen derselben Meinung wie wir). Aber trotzdem sind sie alle in ihrer großen Mehrheit der Meinung, dass Petra Roth die Ehrenbürgerwürde verdient hat. Denn das bedeutet nicht, dass man mit jeder politischen Position einverstanden sein muss, die sie eingenommen hat oder einnimmt.

Sondern es ist die Würdigung ihrer herausragenden Bedeutung für die Geschichte und Entwicklung unserer Stadt. Und darin sind sich eigentlich fast alle einig, dass Petra Roth über ihre besonders lange Amtszeit hinweg die Stadt in einzigartiger Weise geprägt hat, und zwar sehr positiv. Sie hat mit ihrem Enthusiasmus, ihrem Charme, ihrer menschlichen Wärme, ihrer Begeisterung für Kunst und Kultur, ihrer Sorge für die Ärmsten der Gesell-

schaft wie unter anderem den Drogenkranken, ihren Mitmenschen vermittelt, dass nicht nur sie selbst, sondern dass die Stadt insgesamt solche Eigenschaften hat, dass es eben nicht nur eine Stadt des kalten Kommerzes ist. Das hat sie uns selbst vermittelt und uns stolz gemacht auf unsere Stadt, und weit darüber hinaus in ganz Deutschland und auch im Ausland, und hat insgesamt und ziemlich nachhaltig das Bild unserer Stadt verwandelt. Sie hat den Menschen hier und anderswo die Überzeugung vermittelt, dass dies eine nicht nur reiche und erfolgreiche, sondern auch lebens- und liebenswerte Stadt ist. Und obwohl nach meiner Überzeugung dieses Bild der Wirklichkeit entspricht, sicher in vieler Beziehung schon vorher der Wirklichkeit entsprochen hat, macht es nun einmal einen großen Unterschied, ob die Menschen sich dessen bewusst sind oder nicht. Obendrein motiviert es viele, die daran mitarbeiten, die Stadt besser und schöner zu machen.

Das ist für mich persönlich der wichtigste Gesichtspunkt, unter dem Petra Roth diese Ehrung verdient hat. Es gibt noch viele andere, aber das würde zu weit führen.

Wohl wahr, dass sie es in Ausübung ihrer Amtspflichten getan hat. Es gibt bei manchen die Meinung, unter diesem Gesichtspunkt dürfe man ehemalige Oberbürgermeister nicht zu Ehrenbürgern machen. Mich persönlich überzeugt das nicht. Erstens gab und gibt es Oberbürgermeister – in Frankfurt und anderswo –, die trotz ordnungsgemäßer Erfüllung ihrer Amtspflichten keine vergleichbare Wirkung und keine vergleichbaren Verdienste für ihre Stadt haben.

Zweitens sehe ich nicht ein, warum ausgerechnet bei der wichtigsten Führungsaufgabe, die es in einer Stadt im öffentlichen Bereich gibt, außerordentliche Leistungen nur deswegen nichts zählen sollen, weil man die Menschen für ihre Position gewählt hat und sie dafür ein Gehalt beziehen (übrigens ein im Vergleich zu entsprechenden Positionen in der Wirtschaft höchst bescheidenes). Deswegen sind wir mit dem Vorstoß der Jungen Union, Petra Roth zur Ehrenbürgerin zu machen, mit vollem Herzen einverstanden.“

Der Abdruck dieses Gastkommentars von Michael zu Löwenstein, Fraktionschef der Frankfurter CDU, in der Frankfurter Neuen Presse vom 3. Februar 2017 erfolgt mit deren freundlicher Genehmigung.

Michael Martell

Aufgespießt:

Flughafen als Aushängeschild

„Denn es liegt im besonderen Interesse unseres Landes, die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Luftverkehrsbranche zu stärken.

Der Frankfurter Flughafen ist für uns Hessen als Bundesland in der Mitte Deutschlands und Europas ein Aushängeschild und einer der Motoren für ein starkes Hessen

Deshalb ist uns die Sicherung und die Weiterentwicklung der Standortattraktivität dieses internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes eine große Herzensangelegenheit.“

Hessens Finanzstaatssekretärin Bernadette Weyland zur 65-Jahr-Feier des Board of Airline Representatives in Germany (BARIG)

Lufthansa Technik Aero Alzey: Erneut 3,2 Mio. Euro investiert

In der letzten Ausgabe hatten wir am Beispiel der Flugzeugwartung bei Lufthansa Technik Aero in Alzey berichtet, wie der Mainzer Raum vom Flughafen profitiert. Im Dezember wurde dort, wie die Allgemeine Zeitung berichtete, eine neue Halle 5.1 offiziell in Betrieb genommen. Seit Jahren werden in Alzey in vier Hallen Turbopropeller- und Turbofan-Triebwerke für Regionalflugzeuge gereinigt, auf Risse geprüft, gewartet und repariert. Jetzt ist im Gebäude 5.1 eine „Plasmareparatur“ dazugekommen. „Mit der Einführung der neuen Plasma-Anlage haben wir nicht nur Arbeitsplätze geschaffen, sondern tragen auch zum weiteren, kontinuierlichen Wachstum der Lufthansa Technik Aero Alzey insgesamt und somit auch zur Sicherung des Standortes Alzey bei“, erklärte Geschäftsführer Mark Johnson bei der Inbetriebnahme.

In fünf Schritten erfolgt der eigentliche mechanische Prozess des thermischen Beschichtens. Überwiegend werden damit Gehäuse-Geometrien restauriert, es werden aber auch Schutz- und Einlaufschichten aufgebracht. Bei der Plasmareparatur werden Teile von Flugzeugtriebwerken, die durch Verschleiß oder Korrosion beschädigt wurden, mit großer kinetischer Energie bespritzt und beschichtet. Dabei werden verschiedene vollautomatische und robotergesteuerte Verfahren angewandt. 13 Meter ist das 300 Quadratmeter große Gebäude hoch. In der Halle im Erdgeschoss läuft der Reparaturbetrieb. Im ersten Obergeschoss befindet sich das Labor, in dem die Ingenieure die Bearbeitung prüfen und freigeben. Im zweiten Obergeschoss wurden zwölf Büroarbeitsplätze eingerichtet.

Franz Blum

Randstunden und Randgruppen

Fortsetzung von Seite 5

... Zeitung wirklich schon um 5.15 Uhr in Frankfurt eingeflogen werden muss. Dass hier ein kleines, mittelständisches Unternehmen seine kleinen Turboprop-Maschinen abends mit Ersatzteilen deutscher Industrieunternehmen nach Coventry schickt und diese Maschinen auch auf den Rückflügen mit verderblichen und besonders eiligen Waren füllen muss, wird geflissentlich ignoriert, bzw. wohl auch nicht verstanden. Man will einfach seine Ruhe haben. Weiter nimmt man sich die Urlaubsflieger vor. Diese machen in den Randstunden angeblich 6,3% der Bewegungen aus. Dass die hier stationierten Urlaubsflieger mit der gegenwärtigen Regelung jede Minute

und gewagte Umläufe im Routing brauchen, um überhaupt noch zwei Hin- und Rückflüge am Tag durchführen zu können. Wen stört das? Hauptsache, man kommt selbst ein- oder zweimal im Jahr billig nach Male. Das ganze wird dann noch mit diversen Weisheiten garniert, wie z.B. die Verlagerung von Flügen nach Hahn. Eben das funktioniert rein technisch gesehen nicht.

Vor vielen Jahren hat mal eine Abgeordnete der „Grünen“ den abwegigen Vorschlag gemacht, Urlaubsflüge nur noch alle fünf Jahre zu genehmigen. Man kann der Zeitung mit den großen Buchstaben nicht dankbar genug sein, diesen groben Unfug innerhalb weniger Tage in die Tonne getreten zu haben.

Kurt J. Fink

Wussten Sie schon, dass ...

- in der Animal Lounge der Lufthansa 2014 rund 2.100 Pferde, 15.000 Haustiere und 80 Millionen Zierfische zu Gast waren?
- dass rund 50 Lufthansa- und 25 Tierärzte für die tierischen Fluggäste im Einsatz sind?
- es den 3-achsigen Flugzeugschlepper Goldhofer AST1X mit seinen 1.360 PS nur fünf Mal auf der Welt gibt? Zwei davon stehen am Frankfurter Flughafen, wobei einer der Fraport AG gehört, der andere der Lufthansa Technik AG.
- die durchschnittliche Tagesbetankungsmenge etwa 14,7 Mio. Liter beträgt?
- die Großflughafen-Löschfahrzeuge am Frankfurter Flughafen mindestens 5.300 Liter Wasser in der Minute mit ihren Dachwerfern mehr als 80 Meter weit werfen können?
- über 3 Mio. Parkvorgänge pro Jahr am Flughafen stattfinden?
- die Geschäfte am Frankfurter Flughafen an allen sieben Tagen der Woche geöffnet haben?
- mit rund 2.000 Quadratmetern der Duty-free-Shop im Flugsteig Z das größte Geschäft am Frankfurter Flughafen ist?
- über 410 Service-Mitarbeiter eingesetzt werden, die den Passagieren und Besuchern bei Fragen mit Rat und Tat zur Seite stehen?
- der „Jumbo-Hangar“ so groß ist, dass der Frankfurter Messeturm liegend in die Halle passen würde?

Evolution des Fluges: Senckenberg-Museum im Terminal 2



Foto: Fraport AG UKM-PS

Etwa 200.000 Menschen kommen jeden Tag zum Frankfurter Flughafen. Die meisten, um zu reisen. Viele auch zum Arbeiten, Einkaufen, Essengehen oder um aufsteigende und landende Flugzeuge zu beobachten. Jetzt wartet eine weitere Attraktion auf Reisende und Flughafenbesucher.

Im Terminal 2 zeigen Fraport und die Senckenberg Gesellschaft für Naturforschung ihre Kooperationsausstellung „Evolution des Fluges“. Unter riesengroßen Nachbildungen von Flugsauriern werden auf zwei Ausstellungswürfeln in Texten, Bildern und Filmen faszinierende Fakten zum Thema Fliegen präsentiert. Die Ausstellung „Evolution des Fluges“ ist rund um die Uhr für alle Interessierten geöffnet. Sie befindet sich im Bereich der SkyLine-Plattform in Terminal 2. Der Eintritt ist frei. Regelmäßig führen Guides des Senckenberg Naturmuseums durch die Ausstellung.



Pteranodon (Nachbildung), Flugsaurier aus der Späten Kreidezeit vor etwa 70 Millionen Jahren (Foto: Blum)

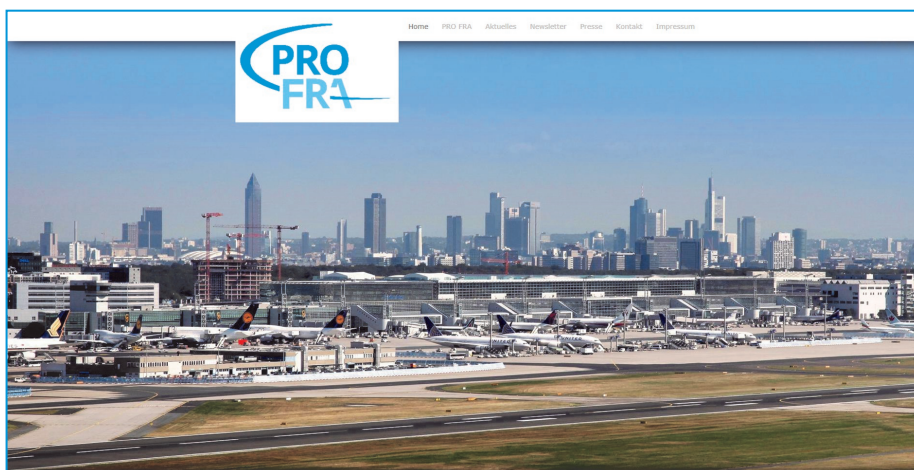
Weitere Informationen zur Ausstellung gibt es unter: www.frankfurt-airport.com/de/faszination-airport.

Franz Blum

Neue Webseite: www.pro-flughafen.de

Unter der bekannten Internet-Adresse www.pro-flughafen.de finden unsere Mitglieder und jeder interessierte Besucher seit Anfang März unsere neue Webseite, auf der sich jeder schnell, einfach und ausführlich über die Aktivitäten der einzigen Bürgeraktion PRO Flughafen informieren kann. Die neue Webseite ist übersichtlich geordnet, und durch wenige Klicks kann die gesuchte Information gefunden werden.

Die Seite "PRO FRA" informiert in Text und Bild über den Vorstand und die Geschäftsstelle in Kelsterbach. Der Button "Aktuelles" informiert über Aktionen und Veranstaltungen und die Möglichkeit, an diesen teilzunehmen. Unter "Newsletter" kann man durch den



vierteljährlich erscheinenden Infobrief blättern und diesen downloaden. Unter "Presse" finden sich unsere aktuellen und vorangegangenen Pressemeldungen. Wir hoffen, dass viele Interessierte unsere neue Webseite anklicken, uns vielleicht sogar

Feedback oder Anregungen geben, was wir noch besser machen könnten oder was noch dazu kommen sollte. Natürlich kommt auch ein Lob gut bei uns an. Also: auf geht's zu www.pro-flughafen.de.

Christel Karesch